Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3340**

17. Wahlperiode 20. 10. 2010

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2978 –

Energiekonzept der Bundesregierung – Verkehrssektor

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Anteil des Verkehrs am Energiebedarf der Bundesrepublik Deutschland beträgt gut 30 Prozent. Der Verkehr ist zudem mit rund 20 Prozent an den Treibhausgasemissionen beteiligt. Für die Reduzierung des Energiebedarfs und eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs braucht es plausible und transparente Annahmen über die zukünftige Entwicklung wichtiger Kernindikatoren, Ziele und Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden können. Diese sollten sich im Energiekonzept der Bundesregierung wiederfinden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat mit ihrem am 28. September 2010 beschlossenen Energiekonzept eine Vision für eine zuverlässige, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung vorgelegt. Sie verfolgt damit eine langfristige energiepolitische Gesamtstrategie, die ein hohes Maß an Versorgungssicherheit, wirksamem Klima- und Umweltschutz sowie eine wirtschaftliche Perspektive erfolgreich verbindet.

Das Energiekonzept misst dem Verkehrssektor zu Recht eine große Bedeutung zu. Hier wie im Gebäudebereich liegt ein beachtliches Einsparpotential. Schließlich sind beide Sektoren derzeit für rund 70 Prozent des Endenergieverbrauchs sowie für rund 40 Prozent der energiebedingten CO_2-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Daraus folgt: In beiden Sektoren muss im Rahmen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit die Energieeffizienz erheblich erhöht werden sowie darauf aufbauend die Umstellung auf eine möglichst weitgehende Nutzung erneuerbarer Energien erfolgen. Die Bundesregierung hat deshalb mit dem Energiekonzept eine neue Perspektive für den Zeitraum bis zum Jahr 2050 eröffnet.

Annahmen

1. Von welcher Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr nach Verkehrsarten in Milliarden Personenkilometern geht die Bundesregierung

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Oktober 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie (EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln; GWS – Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung) „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

2. Von welcher Entwicklung der Verkehrsleistung im Güterverkehr nach Verkehrsarten in Milliarden Tonnenkilometern geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage. Zu den entsprechenden Ergebnissen der „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ wird auf die Tabellen 3.1.5.2-1 und 3.1.5.2-2 des Gutachtens verwiesen.

3. Von welcher Höhe der Treibhausgasemissionen in Millionen Tonnen CO_2-Equivalent im Sektor Verkehr geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage. Zu den entsprechenden Ergebnissen der „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ wird auf die Tabelle A1-1 des Gutachtens verwiesen.

4. Von welchem Endenergiebedarf in Petajoule im Sektor Verkehr geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage. Die Tabelle A1-17 des Gutachtens „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ enthält eine Übersicht über die Ergebnisse zum Endenergieverbrauch im Verkehrssektor (nach Energieträgern aufgeschlüsselt und absolut inklusive dem Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Sektors).

5. Von welchen Rohölpreisen in US-Dollar pro Barrel geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

6. Von welchem Anteil von Biokraftstoffen in Petajoule und welchem Anteil am Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-

Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage. Zu den Energiepreisannahmen der „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ wird auf die Tabelle 2.3-1, zu den Ergebnissen zum Kraftstoffverbrauch auf die Tabelle 3.1.5.2-10 des Gutachtens verwiesen.

7. Von welchen Verbraucherpreisen für Benzin und Diesel in Euro pro Liter geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage. Zu den entsprechenden Ergebnissen der „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ wird auf die Tabelle 2.3-3 des Gutachtens verwiesen.

8. Von welcher Höhe der Energiesteuer in Eurocent für Benzin und Diesel pro Liter geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus?

Das vom Kabinett am 28. September 2010 beschlossene Energiekonzept trifft hierzu keine Aussage.

9. Von welchen Antriebsarten im Pkw-Bestand (Benzin, Diesel, Hybrid, Plug-in-Hybrid, Elektro) geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Die Bundesregierung verfolgt im Energiekonzept das Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge und bis 2030 sechs Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Hinsichtlich Antriebsarten nach oben genannter Aufschlüsselung trifft das Energiekonzept keine Aussage. Insgesamt soll der Endenergieverbrauch im Verkehr bis 2020 um rund 10 Prozent und bis 2050 um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zurückgehen. Zu den entsprechenden Ergebnissen der „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ wird auf die Tabelle 3.1.5.2-9 des Gutachtens verwiesen.

10. Von welchen Anteilen erneuerbarer Energien bei der Deutschen Bahn AG geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Ziele

11. Wird die Bundesregierung sektorspezifische CO_2-Minderungsziele für den Verkehrsbereich für die Jahre 2020, 2030, 2040 und 2050 benennen, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt, eine Ausdifferenzierung nach Sektoren ist zurzeit nicht geplant.

12. Inwieweit werden die verkehrsbezogenen Ziele der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in das Energiekonzept der Bundesregierung einfließen und fortgeschrieben werden, und wenn nicht, warum nicht?

Das Energiekonzept der Bundesregierung soll einen Beitrag leisten, die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen. Hierzu dienen insbesondere die Maßnahmen zur Energieeffizienz (Indikator 1a) und zur Minderung der CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich (Indikator 2) ebenso wie die Maßnahmen zur Stärkung der Schienenverkehrsinfrastruktur (Indikator 11a) entsprechend den Zielvorgaben.

13. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des Fahrradanteils am Modal Split in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?

14. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs am Modal Split in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung strebt sowohl für den Fahrradverkehr als auch für den Öffentlichen Personennah- und -fernverkehr eine Erhöhung des prozentualen Anteils am Modal Split an. Das Ziel, den Anteil der Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen zu steigern, wird im Energiekonzept der Bundesregierung nicht mit einem Stufenplan unterlegt. Um umweltfreundliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken, wird die Bundesregierung den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln, Zugangshemmnisse zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abbauen und dessen Nutzerfreundlichkeit erhöhen, z. B. mit dem Projekt eTicket.

15. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des Eisenbahnverkehrsanteils im Personen- und im Güterverkehr beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, wenn nein, warum nicht?

Bei der Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität geht die Bundesregierung von der Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger aus. Das erwartete Verkehrswachstum kann nur bewältigt werden, wenn alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und sich optimal ergänzen. Alle Verkehrsträger sind

dabei gefordert, Verkehr effizienter und umweltverträglicher zu organisieren. Hierzu müssen die einzelnen Verkehrsträger insbesondere so miteinander verzahnt werden, dass sie ihre jeweiligen spezifischen Stärken ausspielen können.

Unabhängig davon fördert die Bundesregierung aber auch eine Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße, wo immer dies sinnvoll ist. Angestrebt wird, wesentliche Anteile des erwarteten Verkehrswachstums auf die Schiene und die Wasserstraße zu bekommen. Dies unterstützt die Erreichung der Umwelt- und Klimaziele und entlastet gleichzeitig die Straße.

Maßnahmen

16. Durch welche Maßnahmen soll gewährleistet werden, dass eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und fünf Millionen bis 2030 in Deutschland zugelassen sind?

Maßnahmen zur Erreichung der genannten Ziele sind in der Gemeinsamen Erklärung von Bundesregierung und deutscher Industrie vom 3. Mai 2010 beschrieben. Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen werden derzeit in den Arbeitsgruppen der Nationalen Plattform Elektromobilität erarbeitet.

17. Bezieht sich das Ziel für 2020 ausschließlich auf reine batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) oder auch auf Plug-in-Hybride (PHEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCHV)?

Das Ziel für 2020 bezieht sich auf Fahrzeuge mit rein batterie-elektrischem Antrieb und sogenannte Plug-In-Hybridfahrzeuge.

18. Bezieht sich das Ziel eine Million Fahrzeuge bis 2020 auf solche aus inländischer Produktion, von deutschen Herstellern, oder werden auch andere Fahrzeuge auf dieses Ziel angerechnet?

Das Ziel für 2020 bezieht sich auf eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland, unabhängig von deren Produktionsland.

19. Unterstützt die Bundesregierung eine Kennzeichnungsverordnung für Elektrofahrzeuge, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden („Blaue Umweltplakette“) im Rahmen des § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, um die Voraussetzung für die Privilegierung von Elektrofahrzeugen, wie z. B. kostenloses Parken, zu schaffen?

Die Bundesregierung wird 2011 eine Kennzeichnungsverordnung für Elektrofahrzeuge (40. BImschV) entsprechend den Vorgaben im Nationalen Entwicklungsplan vorlegen. Damit werden wir die Voraussetzung für eine Privilegierung von Elektrofahrzeugen schaffen.

Nach § 6a Absatz 6 StVG können die Gemeinden in Ortsdurchfahrten, im Übrigen die Straßenbaulastträger, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. Die Kommunen können ggf. darüber entscheiden, ob sie für Elektrofahrzeuge ein kostenloses Parken einräumen wollen.

20. Inwieweit wird die Bundesregierung mit der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung Schiene sicherstellen, dass Investitionen in die Schienen-

infrastruktur auf die Knotenpunkte und Engpässe konzentriert werden, die für das Netz von zentraler Bedeutung sind?

23. Will die Bundesregierung für die zentralen, aufkommensstarken Verbindungen spezielle Korridore für den Schienengüterverkehr entwickeln und prioritär ausbauen, und wenn ja, welche?

Die Fragen 20 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund ermittelt die Ausbaunotwendigkeiten auf der Grundlage bewährter Prognose- und Bewertungsmodelle, wobei der Zeithorizont der Projektbewertungen langfristig ausgerichtet ist (aktueller Prognosehorizont 2025). Integraler Bestandteil dieses Planungsprozesses ist eine umfassende Engpassanalyse für das gesamte Schienennetz. Die Beseitigung bestehender Kapazitätsengpässe führt zu den für eine positive volkswirtschaftliche Bewertung notwendigen verkehrlichen Effekten (z. B. Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene) und letztendlich zur Rechtfertigung von Investitionsentscheidungen. Dabei finden Maßnahmen zur Optimierung der Betriebsabläufe sowie Konzepte zur besseren Nutzung der Netzkapazitäten ebenso Berücksichtigung wie der Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur. Zudem orientiert sich der Bund an dem Grundsatz der Entmischung der Verkehrsströme, ohne jedoch dogmatisch vorzugehen. Im Vordergrund steht ein bedarfsgerechter Ausbau des Eisenbahnnetzes, der den Belangen des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs sowie den Nachhaltigkeitszielen der Bundesregierung Rechnung trägt.

21. Den Ausbau welcher Knotenpunkte und die Beseitigung welcher Engpässe mit welchem Mitteleinsatz, und bis wann sieht die Bundesregierung dabei als prioritär an (Auflistung nach Projekten und Umsetzungsstand)?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist noch nicht abgeschlossen. Die Ergebnisse werden dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vorgelegt.

22. Welchen jährlichen Mittelbedarf für den Neu- und Ausbau der Schienenwege in Mio. Euro pro Jahr unterstellt die Bundesregierung für die Jahre 2010, 2020, 2030, 2040 und 2050?

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist kein Finanzierungsplan. Die Realisierung der im Bedarfsplan berücksichtigten Schienenprojekte erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel.

Der am 7. Juli 2010 von der Bundesregierung beschlossene Haushaltsentwurf 2011 sieht für den Einzelplan 12 Verkehrsinvestitionen von annähernd 9,8 Mrd. Euro vor. Davon entfallen auf die Bundesschienenwege rd. 3,9 Mrd. Euro (davon 2,5 Mrd. Euro Bestandsnetzerhaltung). Die Finanzplanung bis 2014 sieht für die Folgejahre jährliche Investitionen auf gleichem Niveau vor. Darüber hinaus stehen der DB Netz AG die Erlöse aus Trassenentgelten zur Verfügung.

24. Plant die Bundesregierung über die bereits angekündigte Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen auch eine Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, auf Lkw unterhalb von 12 Tonnen?

Eine weitere Ausweitung der Mautpflicht ist derzeit nicht vorgesehen.

25. Inwieweit plant die Bundesregierung im Falle einer Einigung auf eine neue Wegekostenrichtlinie die sofortige Eins-zu-Eins-Umsetzung der Anlastung externer Kosten für den Lkw-Verkehr in Deutschland?

Die Anlastung von externen Kosten kommt nur unter wettbewerbsneutralen Voraussetzungen in Betracht.

26. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung für eine stärkere Spreizung der emissionsbasierten Kfz-Steuer ein, und wenn ja, welche Spreizung ist dann z. B. für Euro-5-Pkw mit 80, 120, 160, 200 oder 240 g CO_2/km im Unterschied zur heutigen Kfz-Steuer vorstellbar?

Mit dem Gesetz zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze vom 29. Mai 2009 wurde für Pkw, die seit dem 1. Juli 2009 erstmals zugelassen werden, die Bemessungsgrundlage von zuletzt Hubraum und Schadstoffausstoß auf Hubraum und den Ausstoß von CO_2 umgestellt. Dabei wird eine an den Zielvorgaben der EU orientierte Steuerbefreiung für eine Basismenge an CO_2-Emissionen gewährt, die nach Jahren gestaffelt sinkt, so dass für Neufahrzeuge, die bis Ende 2011 erstmals zugelassen werden, ein CO_2-Ausstoß von bis zu 120 g/km befreit ist, bei Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2014 nur noch ein CO_2-Ausstoß von bis zu 95 g/km.

Weitere Regelungen zur Neugestaltung der Kraftfahrzeugsteuer hat die Bundesregierung nicht getroffen.

27. Wird die Bundesregierung die Maßnahmen City-Maut, Pkw-Maut, zeitliche Fahrverbote, Tempolimits, Parkplatzkontingentierung, Erhöhung der Kraftstoffbesteuerung, Verbot von Kraftstoffen auf Mineralölbasis (also von Diesel und Benzin), die in der Studie von EWI/GWS/Prognos „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ genannt werden, in ihr Energiekonzept übernehmen?

    Wenn nein, durch welche anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich, die in den Energieszenarien nicht oder nicht vollständig berücksichtigt wurden, soll sichergestellt werden, dass der Energieverbrauch im Verkehrsbereich in dem Maße sinkt, wie es in den Szenarien unterstellt wird?

Eine Pkw-Maut steht nicht im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP und damit nicht auf der Tagesordnung der Bundesregierung.

Soweit zeitliche Fahrverbote und Tempolimits angesprochen sind, so handelt es sich hierbei um Maßnahmen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), basierend auf dem Straßenverkehrsrecht. Als Teil des Ordnungsrechts dienen diese Maßnahmen der Gefahrenabwehr. Zuständig für die Anordnung sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder. Zu berücksichtigen ist bei Eingriffen in den fließenden Verkehr eine strenge Erforderlichkeitsprüfung zum Wohle von z. B. Leib, Leben und Gesundheit (§ 45 Absatz 9 StVO).

28. Kann oder will die Bundesregierung ausschließen, dass die Maßnahmen City-Maut, Pkw-Maut, zeitliche Fahrverbote, Tempolimits, Parkplatzkontigentierung oder Erhöhung der Kraftstoffbesteuerung bis zum Jahr 2020 notwendig werden, um das von der Bundesregierung international zugesagte CO_2-Minderungsziel von 40 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

29. Mit welchen konkreten Maßnahmen und Angeboten will die Bundesregierung umweltverträgliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördern?

Konkrete Maßnahmen und Angebote zur Förderung umweltverträglicher Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind nicht Gegenstand des Energiekonzeptes der Bundesregierung. Zur Förderung des Radverkehrs sowie des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs stellt der Bund jährlich erhebliche finanzielle Mittel bereit. Obwohl Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV Angelegenheit der Länder sind, erhalten diese aus dem Bundeshaushalt derzeit rund 7,7 Mrd. Euro pro Jahr (Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel und ÖPNV-Anteil an den Kompensationsmitteln nach dem Entflechtungsgesetz). Für die Förderung des Radverkehrs stellt der Bund derzeit rund 110 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung. Diese Mittel dienen u. a. dem Bau und der Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen, der Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen sowie der Umsetzung nicht-investiver Maßnahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP).

30. Setzt sich die Bundesregierung für verbindliche Grenzwerte für Pkw ab 2020 von mindestens 80 g/km und von 50 g/km ab 2030 ein?

Die europäische Gesetzgebung zur Begrenzung der CO_2-Emissionen für Pkw soll auch nach 2020 weiterentwickelt werden. Die Größenordnungen für entsprechende Zielwerte müssen noch bestimmt werden. Dies erfolgt üblicherweise im Rahmen einer Folgenabschätzung, die die Kommission zu gegebener Zeit durchführen wird.

31. Wird die Bundesregierung sich für Grenzwertfestschreibungen für den durchschnittlichen Flottenverbrauch aller anderen Fahrzeugtypen mit verbindlichen Zielwerten für die Jahre 2015, 2020 und 2030 einsetzen, die einen weitergehenden Reduktionspfad frühzeitig festlegen?

Grundsätzlich strebt die Bundesregierung Verminderungen der spezifischen CO_2-Emissionen bei allen Fahrzeugklassen an. Dies sollte im EU-Rahmen erfolgen. Nach Personenkraftwagen werden derzeit Regelungsvorschläge für leichte Nutzfahrzeuge im Rat verhandelt.

32. Unterstützt die Bundesregierung die Festlegung eines Grenzwerts ab 2012 für leichte Nutzfahrzeuge von 160 g CO_2/km und 125 g CO_2/km ab 2020 ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen?

Nein.

33. Wird die Bundesregierung einer verbindlichen Tempobegrenzung von 100 km/h für leichte Nutzfahrzeuge zustimmen?

Ein solcher Vorschlag wurde nicht unterbreitet. Die Bundesregierung würde diesem auch nicht zustimmen.

34. Wird die Bundesregierung sich in der Europäischen Union für CO_2-Grenzwerte und Grenzwerte für Luftschadstoffe bei mobilen Maschinen und Geräten einsetzen?

Die Begrenzung der konventionellen Emissionen aus mobilen Maschinen und Geräten erfolgt bereits über EU-weite Regelungen. Die Bundesregierung setzt sich für deren Fortschreibung ein. Die Kommission hat angekündigt, Möglichkeiten zur Begrenzung der CO_2-Emissionen von mobilen Maschinen zu studieren.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333